

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
08/2019



Warszawski Transport Publiczny

Do szkoły najlepiej z WTP!



8458
1042
731
736

Drodzy Czytelnicy,

Kończą się wakacje – uczniowie rozpoczynają rok szkolny, dorośli wracają do pracy po urlopach. Słońca będzie mniej, ale za to na ulicach pojawi się więcej żółto-czerwonych autobusów i tramwajów. Więcej osób chce korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego, dlatego przedstawiamy opis zaplanowanych zmian powakacyjnych – niektóre linie zaczną kursować częściej, wrócą do rozkładów kursy „szkolne".

Warto pamiętać, że w ramach WTP uczniowie cieszą się specjalnymi przywilejami. Dzięki decyzji warszawskich radnych od 2017 roku obowiązuje Karta Ucznia i na jej podstawie dzieci mieszkające w stolicy lub uczęszczające tutaj do szkół mogą podróżować bezpłatnie komunikacją miejską. Na lekcje warto się wybrać autobusem, metrem lub tramwajem, więc z początkiem nowego roku szkolnego uruchamiamy nowe linie i kursy, które zapewnią dojazd do szkół na Białołęce.

Jak przebiega procedura uruchomienia takich połączeń? Co trzeba wziąć pod uwagę, jak wygląda współpraca z dzielnicami w tym zakresie, przedstawia Paweł Mudant, kierownik Działu Przewozów w Zarządzie Transportu Miejskiego.

Włodzimierz Winek przypomina z kolei, jak to kiedyś bywało z przewozem czworonogów w warszawskiej komunikacji miejskiej. Zwierzaki miały nawet specjalne bilety.

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

SKM S9 – mniej pociągów do Warszawy Zachodniej

Część pociągów SKM S9 – od 9 sierpnia do odwołania – kursuje na trasie skróconej Legionowo / Wieliszew – Warszawa Gdańska. Zostało wprowadzone wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich.

Zarządca infrastruktury, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, buduje nowy przystanek Warszawa Powązki. W związku z tym – od 9 sierpnia do odwołania – ruch wszystkich pociągów na odcinku Warszawa Zachodnia peron 8 – Warszawa Gdańska odbywa się w obu kierunkach tylko po torze numer 2, czyli tym, którym standardowo pociągi jadą w kierunku stacji Warszawa Zachodnia.

Część pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej S9 zaczyna i kończy kursy na stacji Warszawa Gdańska. Do Warszawy Zachodniej dojeżdża 16 z 21 pociągów, a pozostałe skończą bieg na stacji Warszawa Gdańska. W kierunku Legionowa / Wieliszewa – 16 z 21 pociągów odjeżdża z Warszawy Gdańskiej, a pozostałych pięć rozpoczyna kursy na stacji Warszawa Zachodnia peron 8.



Liczba pociągów Kolei Mazowieckich linii R9 / R90, dojeżdżających do stacji Warszawa Zachodnia peron 8, zmniejszyła się nieznacznie.

Wprowadzono wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich.

Trzy stacje na Woli niemal gotowe

Na wolskich stacjach metra trwa układanie ostatnich metrów okładzin lastryko, mocowanie podwieszanych sufitów i ścian zatorowych. W tunelach ułożone jest już całe torowisko, a na powierzchni trwa montaż kolejnych stalowych konstrukcji wejść. Koniec prac przy budowie tego odcinka M2 jest już blisko.

Zgodnie z kontraktem, budowa wolskiego odcinka II linii metra zakończy się już za nieco ponad trzy miesiące tj. 28 listopada 2019. W związku z tym na wszystkich trzech stacjach tego odcinka M2 – Płocka, Młynów, Księcia Janusza – widać już mocno zaawansowane prace wykończeniowe. Dzięki zakończeniu układania instalacji, a także torowiska, na przystankach podziemnej kolei, prowadzony jest już montaż ścian zatorowych i sufitów.

Na stacji Płocka ułożono już niemal całą okładzinę lastryko, która tylko na tej stacji będzie miała blisko 1200 m kw. Nie mniej zaawansowane są prace przy sufitach, które podwieszono już na blisko 70 proc. powierzchni. Zamontowane zostały już także schody ruchome z antresoli na peron, a także jedna z wind. W pomieszczeniach technicznych zakończyły się już niemal wszystkie prace związane z układaniem różnego rodzaju instalacji.

Roboty prowadzone są również na powierzchni. Wkrótce odtworzona zostanie nawierzchnia ul. Płockiej – w pierwszej kolejności na terenach spółdzielczych. Wszystkie prace drogowe w tym rejonie potrwają do końca października. Wówczas ulica Płocka ma być przygotowana do udostępnienia kierowcom.

Na stacji Młynów gotowe są już wszystkie pawilony wejściowe. Jest ich siedem. Pod ziemią kamieniarze kończą układanie glazury w łazienkach, a także okładziny filarów na peronach. Gotowa jest posadzka i zamontowane wszystkie cztery windy.



Obok podziemnego przystanku Księcia Janusza niedawno ruch został przełożony na odtworzoną, północną część ulicy Górczewskiej. Dzięki temu możliwe będzie dokończenie prac przy czerpnio-wyrzutni. W najbliższych tygodniach ulica Górczewska będzie sukcesywnie odtwarzana. Zmiany w ruchu drogowym poprzedziło zasypanie górnego stropu. Na powierzchni trwa także montaż stalowych konstrukcji pawilonów. Dotychczas wykonane zostały cztery z dziewięciu wyjść.

130 zeroemisyjnych autobusów dla Warszawy

Za dwa lata autobusy napędzane silnikami diesla znikną z Traktu Królewskiego. Zastąpią je m.in. elektryczne przegubowce marki Solaris. 22 lipca podpisano umowę na zakup 130 takich zeromisyjnych pojazdów. To jeden z największych kontraktów na autobusy elektryczne w Europie.

– Po raz kolejny jesteśmy w awangardzie zmian. Nasze deklaracje przekuwamy w czyny i kupujemy pojazdy zeroemisyjne. Robimy to w trosce o jakość powietrza i klimat – powiedział **prezydent m.st. Warszawy Rafał Trzaskowski**. *– Już wkrótce tradycyjne autobusy napędzane silnikami spalinowymi zupełnie znikną z najbardziej reprezentacyjnej arterii stolicy – Traktu Królewskiego. Będzie tu można spotkać wyłącznie pojazdy napędzane gazem lub energią elektryczną, czyli nisko- lub zeroemisyjne. To element Warszawskiego Planu dla Klimatu* – dodał.

Dostawy przegubowych Solarisów Urbino 18 Electric rozpoczną się w połowie 2020 roku. Autobusy będą wyposażone w klimatyzację, rozbudowany system informacji pasażerskiej oraz gniazda USB, z których będzie można doładować urządzenia mobilne. Poza wszystkimi udoskonaleniami technicznymi, najważniejszą cechą autobusów elektrycznych jest to, że nie emitują żadnych spalin i są ciche, co znacząco wpływa na poprawę jakości życia w mieście.

Za 130 elektrycznych przegubowców dla miejskiego przewoźnika firma Solaris otrzyma 399 590 100 zł. Zakup pojazdów jest współfinansowany ze środków europejskich w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i obejmuje zakup 130 niskopodłogowych autobusów wraz z infra-trukturą towarzyszącą, czyli siecią ładowarek ulicznych. Kwota dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej to 180 mln zł.

Sieć ładowarek ulicznych

Dla zwiększenia efektywności elektrycznych pojazdów Miejskie Zakłady Autobusowe zbudują również sieć ulicznych ładowarek pantografowych o mocy 400 kW. Na początku lipca podpisano w tej sprawie umowę z polską firmą Ekoenergetyka. Za zamówienie podstawowe, czyli 20 urządzeń, które zostaną zainstalowane w dziewięciu lokalizacjach, Miejskie Zakłady Autobusowe zapłacą 8 319 720 zł brutto. Najwięcej, bo aż sześć na pętli Wilanów, cztery kolejne na Chomiczówce, a po dwa na Szczęśliwicach, Esperanto, Nowodworach, Browarnej i Młynowie. Pierwsze urządzenia zaczną działać w połowie przyszłego roku. Wówczas elektrobusy będą mogły doładować baterie podczas postojów na pętlach i dzięki temu będzie można wykorzystywać je z podobną efektywnością jak autobusy o napędzie konwencjonalnym.

W podpisanej umowie istnieje również możliwość rozszerzenia zamówienia o siedem kolejnych urządzeń: po dwa na placu Piłsudskiego i Natolinie Północnym oraz po jednym na Bielańskiej, Lotnisku Chopina i placu Trzech Krzyży.

Warszawa stawia na ekologiczne autobusy

To już czwarty i największy przetarg na dostawę autobusów elektrycznych dla Miejskich Zakładów Autobusowych. Pierwszy z nich rozstrzygnięto w 2014 r. (wygrał Solaris), kolejny – w roku 2016 (wygrało konsorcjum Ursus Bus oraz AMZ-Kutno), a następny w 2017 r. (także wygrał Solaris). Obecnie stolica inwestuje tylko w tabor nisko- lub zeroemisyjny. Latem 2018 roku podpisano umowę na dostawy 110 autobusów gazowych CNG – 18- i 12-metrowych – marki MAN, których dostawy są obecnie realizowane. Według planów, MZA za dwa lata będą miały niemal 400 autobusów zero- i niskoemisyjnych.

Obecnie w Warszawie jeździ już ponad 215 autobusów zero- i niskoemisyjnych. To 31 pojazdów elektrycznych, 70 hybrydowych i 115 na gaz. Po wakacjach na ulice wyjadą kolejne 54 przegubowe Solarisy napędzane gazem CNG, zakupione przez firmę Arriva do realizacji kontraktu w Warszawie. ■

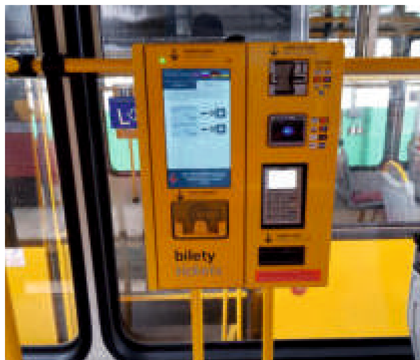


Biletomatów coraz więcej

Już w ponad 4800 miejscach można kupić bilety Warszawskiego Transportu Publicznego. Coraz więcej jest biletomatów mobilnych – urządzenia montowane są we wszystkich typach tramwajów.

Tramwaje Warszawskie zaplanowały zamontowanie 583 biletomatów. Wszystkie mają być w pojazdach pod koniec września, a obecnie takich urządzeń w 398 tramwajach jest już ponad 450. Maszyny montowane są w pojazdach, w których wcześniej nie było biletomatów, także w tych starszego typu np. 105Na (nazywanych nieraz „akwariami”). W składach dwuwagonowych biletomat będzie w każdym pierwszym wagonie.

Nowoczesne urządzenia sprzedają bilety papierowe (z kodem QR), a także umożliwiają ładowanie Warszawskiej Karty Miejskiej. Są to transakcje bezgotówkowe – pasażer może zapłacić kartą (także zbliżeniowo), telefonem czy BLIK-iem.



Bilety Warszawskiego Transportu Publicznego można kupić w 4826 miejscach. To Punkty Obsługi Pasażerów ZTM (21), inne punkty sprzedaży (1794), biletomaty stacjonarne (721) i biletomaty mobilne czyli w pojazdach (2290). Bilety WTP oferuje także sześć aplikacji na smartfony.

Badania kości prehistorycznego ssaka zakończone

Pod koniec ubiegłego roku, podczas budowy stacji metra C08 Płocka na Woli, odnaleziono kości prehistorycznego ssaka. Zakończone zostały badania, których celem było ustalenie gatunku zwierzęcia.

Znalezione kości miednicy oraz fragmenty kończyn należały do około 20-letniej samicy słonia leśnego. Wiek znaleziska datuje się na około 132 - 115 tysięcy lat. Słonie leśne, które żyły na terenach Polski w interglacjale eemskim, mierzyły nawet 4,5 metra wysokości i ważyły do siedmiu ton.

Na fragmenty szkieletu robotnicy natrafili sześć metrów pod ziemią. O znalezisku poinformowani zostali pracownicy Państwowego Muzeum Archeologicznego, które prowadzi nadzór archeologiczny nad budową tego odcinka II linii metra.


fot: Metro Warszawskie


fot: Metro Warszawskie

Wstępne oględziny znaleziska sugerowały, że są to fragmenty miednicy oraz kończyn kopalnego ssaka, należącego do słonio-watych. Kości zostały zabezpieczone i przewiezione do Państwowego Muzeum Archeologicznego. Ostatecznie określenia gatunkowego zwierzęcia dokonali specjaliści z Muzeum Ziemi Polskiej Akademii Nauk w Warszawie.

Znalezisko zostanie upamiętnione w strefie ogólnodostępnej na antresoli stacji Płocka (wyjście w kierunku ul. Wolskiej), czyli w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca znalezienia kości samicy słonia leśnego.



A nad Wisłą...

BAW SIĘ DO WOLI

w wakacje tramwaje **linii 9**
kursują także w nocy



www.wtp.waw.pl

WARSZAWA 19115

Kończymy wakacje

Do szkół wracają uczniowie, kończy się też powoli sezon urlopowy. Od początku września Warszawski Transport Publiczny rusza z większą mocą. Co się zmieni? Jakie udogodnienia przygotowaliśmy dla uczniów oraz ich rodziców?

W wakacje pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego podróżuje o ok. 30 procent mniej pasażerów. Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi obserwacje od wielu lat i na tej podstawie dostosowuje liczbę pojazdów do potrzeb mieszkańców Warszawy, dlatego na ulice w dni powszednie wyjeżdżało o około 12 proc. mniej autobusów i niemal 18 proc. mniej tramwajów.

Teraz liczba pasażerów się zwiększy, dlatego od poniedziałku, 2 września, zmienią się rozkłady linii: **104, 105, 107, 108, 109, 110, 118, 119, 128, 131, 141, 150, 152, 154, 155, 162, 166, 170, 171, 172, 173, 178, 179, 182, 183, 186, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 196, 210, 211, 250, 338, 340, 503, 504, 507, 511, 516, 517, 518, 520, 521, 523, E-1, E-7, E-9, 704, 709, 710, 713, 714, 719, 723, 724, 727, 731, 735, 739, 742, 750** i **L20**.

Linie: **195, 196, 201, 228, 249, 256** i **501** z powrotem zaczną kursować w dni wolne (od weekendu 7-8 września), a linie: **122** oraz **201** wrócą na trasy podstawowe.

Wtedy też na ulice wyjadą linie: **304, 308, 320, 323, 339, 379** i **412**. Zmiany obejmą również pociągi metra, które w godzinach szczytu na linii **M1** będą jeździły co 2:20 minuty, a na linii **M2** z częstotliwością co 2:50 minuty - teraz jest to, odpowiednio, 2:50 oraz 3:30 minuty.

Do harmonogramu przedwakacyjnego wrócą tramwaje. W ich przypadku, będzie to oznaczało kursowanie ze zwiększonymi częstotliwościami. Tramwaje linii: **1, 9, 17 33** (tzw. magistralnych), przecinających na swojej trasie niemal całe miasto oraz linii **2** i **31** - w godzinach szczytu będą podjeżdżały na przystanki co cztery minuty.

Pozostałe linie tramwajowe: **3, 4, 6, 7, 10, 13, 14, 15, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 35** oraz **41** będą kursowały co osiem minut – z jednym zastrzeżeniem – kursy wariantowe linii **24 Koło –** Pl. Narutowicza zmienią częstotliwość z 20 na 16 minut.

Dodatkowo zmienią się trasy linii: **202, 211, 214, 220, 228, 304, 328, 334** – szczegóły będzie można sprawdzić na stronie www.nowa.wtp.waw.pl. W wybranych kursach zlikwidowane zostaną podjazdy linii



fot: Leszek Peczyński



741 do oczyszczalni Czajka – zastąpią je w wybranych kursach podjazdy linii **900**.

Zapraszamy uczniów

Skoro zaczyna się rok szkolny, to ułatwienia czekają też oczywiście na uczniów, z których wielu w drodze do szkoły wybiera pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego, zwłaszcza że od 2017 roku, dzięki decyzji warszawskich radnych dzieci mieszkające w stolicy lub uczące się na jej terenie mogą korzystać bezpłatnie z komunikacji miejskiej na podstawie Karty Ucznia.

Od początku nowego roku szkolnego wracają kursy lub podjazdy pod szkoły autobusów następujących linii: **115, 120, 121, 153, 162, 163, 164, 211, 213, 326, 401, 411, 504, 519, 522**.

To nie wszystkie zmiany, bo zadbaliśmy również o uczniów nowo powstających szkół na Białołęce Na czym będą polegały zmiany? Przy ulicy Myśliborskiej od września będzie działać Szkoła Podstawowa nr 118 im. Przyjaciół Mazowsza. Dlatego autobusy linii **211** będą kursowały nową trasą. W obu kierunkach pojadą ulicami: Dorodną i Myśliborską, zamiast jak dotychczasowo – Portową i Kasztanową. O taką zmianę wnioskowała Szkoła, mająca poparcie Urzędu Dzielnicy Białołęka.

Od początku roku szkolnego nastąpią również zmiany we wschodniej części Białołęki – tutaj jest to spowodowane powstaniem nowej szkoły przy ul. Warzelniczej oraz nowej pętli Augustów przy ul. Słonecznego Poranka. Co się zmieni?



Bardzo ważne będzie zapewnienie wygodnego dojazdu do nowej szkoły przy ul. Warzelniczej, ale także do szkoły przy ul. Ostródzkiej, dla uczniów zamieszkałych na osiedlu Derby. Połączenie to zapewnić mają autobusy linii **314** i **304,** których rozkłady jazdy na wspólnym odcinku: przystanek BIAŁOŁĘKA-KANAŁ – WARZELNICZA-SZKOŁA – OSTRÓDZKA-SZKOŁA – OS. DERBY (przystanek OS. DERBY III) planujemy skoordynować – odjazdy autobusów odbywać się będą w dni powszednie (w okresie kursowania linii 304) co 15 min.

Linia **304** powstanie z połączenia linii szkolnych **304** i **332**, i będzie funkcjono-

wać co 30 minut na nowej trasie: BRZEZINY – Białołęcka – Hemara – Ostródzka – Berensona – Skarbka z Gór – Astrowa – Ostródzka – Współczesna – Starej Gruszy – Jesiennych Liści (powrót: Toruńska) – Głębocka – PODWÓJNA.

Linia **304** zapewni także bezpośredni dojazd z południowego odcinka ul. Ostródzkiej zarówno do szkoły przy ul. Warzelniczej i szkoły przy ul. Ostródzkiej, ale także do szkoły przy ul. Głębockiej. Zapewni również dojazd do szkoły przy ul. Warzelniczej i szkoły przy ul. Ostródzkiej z Brzezin.

Trasa linii **214** zostanie z kolei skorygowana i poprowadzona ulicami: TARCHOMIN – … – Daniszewska – Białołęcka – Hemara – Ostródzka – Berensona – Skarbka z Gór – OS. DERBY. Z uwagi na utrzymanie kursowania tej linii wyłącznie w dni powszednie korekcie ulegnie numer linii z 214 na **314**.



Dla porządku warto dodać, że linia **334** przekształci się w linię całotygodniową o numerze **234** na skorygowanej trasie: ŻERAŃ WSCHODNI – Daniszewska – Białołęcka – Juranda ze Spychowa – Ostródzka – Zdziarska – Chudoby – AUGUSTÓW.

Linia ta obsłuży obszar wschodniej Białołęki dotychczas pozbawiony połączeń autobusowych.

Jak z Karty korzystają uczniowie?

Z autobusów, tramwajów, metra dzięki Karcie Ucznia codziennie korzystają tysiące dzieci. To projekt, który pozwala zaoszczędzić pieniądze, a także tworzy dobre nawyki komunikacyjne u najmłodszych pasażerów. Dlatego warto odnotować, że cieszy się wielką popularnością. Od 2017 roku do 30 czerwca 2019 wydano łącznie około 176 tysięcy kart. Co ciekawe, w tym samym okresie wydano 311 213 Warszawskich Kart Miejskich, a na 243 344 nośnikach zostały zakodowane płatne bilety. Można przypuszczać, że część z nich kupili rodzice, którzy zaczęli odwozić swoje dzieci do szkół komunikacją miejską.

Jak z kart korzystają sami uczniowie? Dzięki systemowi bramek w metrze wiadomo, że od września 2018 roku do końca lipca 2019 roku „skasowali" (przyłożyli do czytnika) Kartę na obu liniach metra niemal dwa miliony razy, co stanowiło 1,74 proc. wszystkich skasowań biletów w metrze. Najczęściej uczniowie korzystali z Karty w czerwcu (251 493 odczyty) oraz w maju (222 141), najrzadziej w grudniu (132 993).

W przyszłości dzisiejsi uczniowie, już jako dorośli mieszkańcy aglomeracji, powinni chętnie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego. Jednym z celów było także zmniejszenie ruchu samochodów osobowych, dzięki czemu zmniejsza się tłok na ulicach, obniża poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń. ■

Nowe osiedla, nowe szkoły, nowe linie

O współpracy z gminami przy organizowaniu linii szkolnych, planowaniu tras i wizjach lokalnych opowiada Kierownik Działu Organizacji Przewozów Paweł Mudant.



Dzieci bardzo często jeżdżą Warszawskim Transportem Publicznym do szkoły. Jak Zarząd Transportu Miejskiego stara się im ułatwić te podróże?

Paweł Mudant, Kierownik Działu Organizacji Przewozów: Tak układamy trasy niektórych linii, żeby autobusy podjeżdżały do szkół , zwłaszcza że nie wszystkie dzieci uczęszczają do szkoły w swoim rejonie. Cały czas się coś dzieje. Teraz na Białołęce uruchamiane są dwie szkoły: na ulicy Hemara i na Myśliborskiej. Planujemy korektę tras linii, które będą dowoziły do nich dzieci. Linia 211 będzie przeniesiona z ulicy Portowej na równoległą Myśliborską. Oczywiście, jest część pasażerów, którzy woleliby, żebyśmy jeździli w dalszym ciągu Portową, ale oprócz szkoły jeszcze gęstość zabudowy jest większa przy Myśliborskiej i to bardziej naturalna trasa dla linii autobusowej. Poza tym ul. Portowa jest bardzo wąska i trudna w przejeździe dla autobusów. Dowóz do nowej szkoły przy ul. Hemara zapewni linia 214, która jest linią dzielnicową i łączy wschodnią oraz zachodnią część Białołęki. nastąpi również korekta trasy linii 304.

Jak wygląda współpraca z dzielnicami przy tworzeniu takich połączeń?

Musi być ścisła współpraca z dzielnicami, bo one najlepiej znają lokalne potrzeby. Na Wilanowie zwiększyliśmy w poprzednim roku szkolnym liczbę podjazdów linii 163 i 164 do placówek. Tam w konsultacjach uczestniczyli przedstawiciele dzielnicy, rady rodziców, jak również szkoły. Wypracowaliśmy konsensus. Uważam, że to rozwiązanie się bardzo dobrze sprawdza.

Jak często dzielnice występują z takimi wnioskami?

Nie ma roku, żeby nie było zgłaszanych potrzeb. Teraz najważniejszym zadaniem jest uruchomienie dwóch szkół na Białołęce. Trzeba pamiętać, że prace nad wypracowaniem konkretnych rozwiązań zaczynają się na etapie tworzenia układu drogowego. Na Białołęce na szczęście nie zapomniano o potrzebach transportowych. Pamiętam spotkania z dzielnicą i z projektantami, a następnie wizje w terenie z udziałem autobusów. Wtedy naocznie przekonaliśmy się, gdzie należało zrobić korektę łuków oraz wybudować przystanki. Tabor dostosowujemy do potrzeb oraz parametrów drogi, czyli sprawdzamy, jakie

autobusy się tam zmieszczą. Np. na Uprawnej jeżdżą 9-metrowe, ponieważ jest ograniczone miejsce do zawracania. Podobnie jest w przypadku linii 211, która kursuje po wąskich drogach.

Gdzie są największe potrzeby?

Takie zadania pojawiają się tam, gdzie wyrastają duże, nowe osiedla. W miasteczku Wilanów uruchamialiśmy w zeszłym roku szkolnym nową linię do szkoły na Uprawnej i pojedyncze kursy do szkoły na Wiertniczej. Można śmiało powiedzieć, że linie 323 oraz 379 na Wilanowie powstały tylko z myślą o szkole. Właśnie, warto przypomnieć, że ułatwieniem są nie tylko specjalnie kształtowane linie. Mamy w rozkładach symbol „f", który oznacza kursy w dni nauki szkolnej, z których korzystają też inni pasażerowie. Na Białołęce linia 214 będzie przejeżdżała w rejonie nowej szkoły, ale też można będzie z niej skorzystać w dojeździe do linii tramwajowej na Annopolu. Dzięki temu efektywność komunikacji w tym rejonie się zwiększy.

Z gminami podwarszawskimi też nawiązywana jest współpraca?

Tak, gminy z obszaru aglomeracji przedstawiają nam potrzeby, tam jest to bardzo ważne, bo obszar do obsługi duży, gęstość zabudowy mniejsza, a siłą rzeczy także mniej możliwości dojazdu. Staramy się tam koordynować rozkłady jazdy „eLek" z dzwonkami w szkole, żeby zapewnić dojazd np. na 8.00 czy na 8.50

Czasami, tworząc linię szkolną trzeba równocześnie wybudować infrastrukturę. Kto bierze na siebie ten obowiązek?

Obecnie na Białołęce przy nowych szkołach trzeba było wybudować przystanki. To inwestycja dzielnicy, a razem ze szkołami przebudowany został układ drogowy. W dzielnicach silnie się rozwijających budowane są duże szkoły i zazwyczaj od razu projektowane i budowane są drogi. W tamtych okolicach występuje duży ruch transportu indywidualnego, bo rodzice podwożą dzieci. Mam nadzieję, że dzięki tym działaniom zachęcimy kolejnych rodziców kolejni rodzice przekonają się do podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym razem z dziećmi? ■



Porządek w szczegółach

Co wpływa na komfort pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego? Oprócz punktualności także czystość, i to nie tylko w pojazdach komunikacji miejskiej. Bo podróż za-czyna się już od wyjścia z domu. O tym, jak służby oczyszczania miasta dbają o porządek, także na przystankach i pętlach WTP, rozmawiamy z Robertem Szymańskim – Zastępcą Dyrektora ds Technicznych Zarządu Oczyszczania Miasta.



Dbanie o czystość tak ogromnego miasta, jakim jest Warszawa, to wyzwanie dla służb oczyszczania miasta?

Robert Szymański: Utrzymanie porządku w niemal 2-milionowej metropolii wymaga przemyślanego systemu kompleksowych i regularnie wykonywanych prac, w którym ważnym elementem jest kontrola efektów, po to, by w przypadku nagłych sytuacji zadziałać interwencyjnie. Zarząd Oczyszczania Miasta organizuje i zleca sprzątanie 1300 kilometrów ulic, części torowisk tramwajowych, 3,6 mln m^2 chodników oraz opróżnianie 12 tysięcy koszy na śmieci. Ważną częścią systemu jest dbanie o czystość ponad 4 tysięcy przystanków komunikacji miejskiej.

Czy przystanki są objęte specjalnym systemem sprzątania?

Na częstotliwość i rodzaj prac porządkowych wpływa wiele czynników i dotyczy to wszystkich terenów jakie nam podlegają. Planując katalog prac porządkowych analizujemy lokalizację, natężenie ruchu, porę roku i oczywiście możliwości finansowe. Ważny jest dla nas komfort mieszkańców, a więc dla terenów i wyposażenia przystanków wypracowaliśmy kompleksowy system dbania o czystość. Sprzątany jest każdy z około 4,3 tysiąca przystanków. Podstawowe prace, jakie dotyczą tych obszarów, to oczywiście systematyczne zamiatanie i regularne, codzienne opróżnianie koszy na śmieci. A tych jest na przystankach blisko 6 tysięcy. Z części pojemników odpadki zabierane są nawet sześć razy na dobę.

Jak bardzo drobiazgowe musi być sprzątanie przystanków, by pasażerowie podczas oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej mieli poczucie komfortu?

Tu dochodzimy do ważnej kwestii, otóż o porządek trzeba dbać w szczegółach, bo to one w dużej mierze wpływają na postrzeganie przestrzeni publicznej. Każdy element, z jakiego składa się przystanek, objęty jest pracami porządkowymi. Tysiąc przystankowych wiat jest starannie mytych. Pierwszy taki serwis z użyciem wody realizujemy zaraz po ustąpieniu mrozów, ostatni przed nastaniem kolejnych, a mycie odbywa się kilka razy od wiosny do jesieni. Wiata myta jest z każdej strony, łącznie z dachem, dokładnie czyszczone są szyby, gabloty z rozkładem, ławki czy słupki. Dość dużym przedsięwzięciem jest sprzątanie zadaszeń pętli, np. na Dworcu Centralnym. Tu już angażowane są specjalistyczne pojazdy. Największa część porządków, zarówno na przystankach, jak i w całym mieście, wykonywana jest nocami, pasażerowie widzą więc już tylko efekty działania służb oczyszczania miasta. Także nocami sprzątane są tereny torowisk tramwajowych. Tylko w przerwie kursowania tramwajów możemy wysłać zamiatarki

i zmywarki do zamiecenia i umycia utwardzonych nawierzchni, po których kursują tramwaje.



A jeśli do zaśmiecenia dojdzie w ciągu dnia?

Na sytuacje nagłego zaśmiecenia także jesteśmy przygotowani. Ponieważ oprócz systematycznego serwisu czystościowego przystanki sprzątane są również interwencyjnie. O takiej potrzebie dowiadujemy się od kontrolerów ZOM i ZTM monitorujących miasto całodobowo. Nie sposób w tym miejscu nie docenić zaangażowania mieszkańców, którzy są ważnym źródłem informacji o stanie czystości miasta. Bardzo często pasażerowie przekazują nam informacje o konieczności posprzątania za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Zgłaszamy zatem na przykład pseudograffiti czy nielegalne ogłoszenia na wiacie przystankowej. Co się wtedy dzieje?

Takie zgłoszenie trafia do ZOM, wysyłamy na wskazane miejsce grupę interwencyjnego sprzątania, dlatego przy każdym zgłoszeniu warto dodać dość precyzyjnie lokalizację lub nazwę przystanku. Na miejscu ekipa bierze się do sprzątania – tutaj byłoby to umycie szyby i zlikwidowanie szpecących napisów i czy zerwanie nielegalnych ogłoszeń i umycie wiaty. Przy okazji sprzątany jest też teren przystanku, w razie potrzeby czyszczona ławka. Jeśli widzimy miejsce wymagające sprzątnięcia, nie tylko przystanek, warto je zgłosić przez aplikację, czat czy telefonicznie do MCK Warszawa 19115.



Można powiedzieć, że grupy interwencyjnego sprzątania to takie pogotowie dla czystości?

To ekipy ratunkowe dla przystanków, chodników czy koszy na śmieci. Pogotowie dla czystości również istnieje – to mobilne Pogotowie Porządkowe ZOM, które dba o porządek i bezpieczeństwo na warszawskich ulicach. Pojawia się na



Punktualność komunikacji, ale i ogólnie - stan porządku w mieście, to ważny element wpływający na poziom zadowolenia mieszkańców, którzy – zwłaszcza podczas wakacyjnych podróży – mogli zaobserwować jak działa to w innych miastach.

Badania prowadzone wśród mieszkańców, na przykład Barometr Warszawski, wskazują na wysoki, bo 87%, poziom zadowolenia z czystości Warszawy. Oczywiście służbom oczyszczania mogą pomóc właśnie sami mieszkańcy, nie tylko zgłaszając potrzebę interwencji, ale przede wszystkim dbając o wspólną przestrzeń. Czysta Warszawa to wspólna sprawa - nas wszystkich. ■

miejscach wypadków wraz z innymi służbami – pogotowiem ratunkowym, strażą pożarną czy policją – i sprząta z jezdni fragmenty szyb i karoserii, likwiduje mogące zagrażać poślizgiem plamy z olejów i paliw, jednym słowem – sprząta jezdnię do momentu, aż będzie bezpieczna dla użytkowników ruchu, w tym dla pasażerów autobusów czy tramwajów. Pogotowie Porządkowe sprząta również ładunki, które wypadają z samochodów na jezdnię i mogą stwarzać niebezpieczeństwo. To często żwir, piasek czy styropian, ale w tym roku sprzątane były również m.in. tony szkła z szyb, które wypadły w transporcie, rozsypane owoce, kosmetyki czy rozlany miód. Pogotowie Porządkowe to bardzo ważna część systemu utrzymania czystości w mieście, tempo jego działania wpływa na cały system komunikacyjny w mieście, także na punktualność pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego.



Pieskie życie

W ogólnej liczbie przewożonych pasażerów nikt dzisiaj nie jest w stanie, nawet w przybliżeniu, określić jaki procent usługobiorców stanowią... czworonożni przyjaciele istoty ludzkiej. Aczkolwiek w historii warszawskiej komunikacji były okresy, kiedy dane ilościowe, pomiary satysfakcji nie tylko były dokładnie zliczone, zsumowane, ale także opisane w sposób naukowy.

Pierwsi czworonożni pełnoprawni, gdyż zabiletowani, pasażerowie pojawili się na próbę i testy 8 czerwca 1934 roku w warszawskich tramwajach.



Według ówczesnych oświadczeń Dyrekcji Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy, jeśli wynik „badań" będzie pomyślny i satysfakcjonujący, to z czasem „dostąpią zaszczytu" podróżowania również autobusami, których w sumie było aż 45 sztuk.

Pierwsze ilościowe wyniki zliczające czworonożnych usługobiorców były nad wyraz obiecujące i wskazujące na osiągniecie znakomitych wyników ekonomicznych. (…) Po 19 dniach funkcjonowania pozwolenia na przewóz psów skrzętnie poinformowano czytelników, że: „… w Warszawie do 28 czerwca 1934 roku przewieziono 5 630 psów, czyli przeciętnie po 216 każdego dnia." Niestety, tamte badania nie objęły innej, równie ważnej grupy pasażerskiej w kategorii czworonogów – kotów, chomików, świnek morskich, itp. Nie objęły również przewożonej głównie tramwajami, poważnej ilościowo, grupy różnego rodzaju ptaków i to nie koniecznie ozdobnych w postaci kanarków, papug, ale i tych gospodarczych jak gęsi, kury, indyki czy innych nielotów. Brak ilościowych danych dotyczących wszelkiego rodzaju nielotów dość szybko zauważono i zobowiązano konduktorów tramwajowych do prowadzenia takich statystyk. Miały one posłużyć do stworzenia, wzorem wprowadzonych w 1934 specjalnych psich biletów – odpowiednich kart przejazdowych dla wszelkiego rodzaju nielotów jak i kotów.

Jednak nie wszystkie „innowacyjne" pomysły wzorów biletów, opłat znalazły swój finał realizacyjny. Powodów było wiele, m.

in. opór konduktorów, którzy nie byli w stanie udźwignąć w swych konduktorskich torbach dodatkowych bloczków biletowych z opłatami specjalnymi: za kanarka, za gęś, za kota czy wreszcie za psa.

(…) W każdym razie w 1935 roku zaprzestano drukować psie bilety i na ich miejsce weszły normalne bilety bagażowe. (…) W ten sposób zniekształciła się trochę szczegółowa statystyka.

(…) Na koniec 1938 roku wg szacunkowych obliczeń z tramwajów w roku obrachunkowym skorzystało ok. 50 tys. psów, 20 tys. kotów i zbliżona do 100-150 tys. sztuk nielotów, które trudno było obliczyć dokładnie konduktorom tramwajowym, m.in. z powodu, że znaczna ich część była przewożona w koszach, klatkach i nie zawsze udało się dostrzec czy z wiklinowego opakowania wystają dwie czy trzy gęsie głowy czy 5 kurzych.

W autobusach, mimo, że obiecywano w 1934 roku wydanie pozwolenia na przewóz psów, kotów, jak znacząco powiększy się ilość taboru, to do 1939 roku nie wprowadzono aprobaty na ich ruch pasażerski w pojazdach spalinowych. (…).

W okresie II wojny światowej niemiecki okupant próbował prowadzić przedwojenne statystyki pasażerskie także w grupie „pozaludzkiej", ale dość szybko zaprzestał prób związanych z ich wprowadzeniem i egzekwowaniem danych od konduktorów, gdyż niemal połowa pasażerów i tak jeździła na gapę lub na bilet na tzw. Adolfa.

(…) Około 1947 roku próbowano uregulować przewóz nielotów, ale tylko w zamkniętych klatkach o rozmiarach 60 x 37 x 25cm, wykluczając kosze wiklinowe jako drące unrrowskie pończochy warszawianek. Jednak przepis był właściwie martwy i wszyscy, jak tylko mogli, omijali go. Niestety czworonogi powojennych unormowań prawnych o swym ruchu pasażerskim nie doczekały się zbyt szybko. (…) Z początkiem stycznia 1958 roku Stołeczna Rada Narodowa podjęła uchwałę o wprowadzeniu nowego regulaminu przewozu i taryf środkami warszawskiej lokomocji. (…)

„W wozach komunikacji miejskiej mogą być bezpłatnie przewożone małe zwierzęta lub ptaki wiezione przez pasażerów na ręku w opakowaniu, zabezpieczającym innych pasażerów przed zanieczyszczeniem lub niewygodą. Przewóz drobiu w klatkach (roz. 60x37x25cm), koszach, itp., dozwolony jest tylko jako pakunków w wymienionych wyżej wymiarach tylko na pomoście wozu doczepnego.

Bagaże nie mogą być przewożone na miejscach siedzących lecz powinny być umieszczone w sposób nie tamujący ruchu w wozie.



fot: Leszek Peczyński

Za opłatą bagażową mogą być przewożone psy:

a) w tramwajach, autobusach, trolejbusach trzymane na rękach małe psy z nałożonymi kagańcami,

b) trzymane na smyczy psy duże z nałożonymi kagańcami wyłącznie na przednich pomostach doczepnych wozów tramwajowych w godzinach mniejszego nasilenia ruchu pasażerskiego."

Jak widać z powyższego wyciągu z przepisów, ptaki i wszelkiego rodzaju małe „nieloty" (pieski, chomiki, świnki morskie, itd.) jechały kiedy chciały i jak chciały. Czy to autobusem czy trolejbusem i w dodatku za darmo. Duże psy, niestety tylko tramwajem i to poza godzinami szczytu.

(…) Miłośnicy małych zwierząt proponowali wprowadzenie ulgowych biletów dla małych osobników, np. świnek morskich, ale ostro oponowali wielbiciele dogów niemieckich, bo w takim przypadku, gdyby wprowadzono ulgi w zależności od wielkości pupila musieli by płacić nie podwójny, a nawet potrójny bilet normalny (bagażowy).

Dość szybko swoje niezadowolenie okazali również miłośnicy hodowli drobiu.

Bo jak np. przewieźć w takiej małej klatce indyka? Czy można zakwalifikować indyka do małych ptaków i przewozić na ręku? Dorosłego zapewne nie, ale jak indyk jest mały?

(…) W 1968 roku, dziesięć lat po ogłoszeniu pierwszych, wydawać by się mogło „życiowych" przepisów porządkowych nadal nie udało się nie tylko unormować pojęcia: co to jest duży, a co to jest mały pies, ptak, ale i kiedy, w jakich okolicznościach „ptak" jedzie bez biletu a kiedy z biletem pojedynczym, podwójnym, itd.

Dwadzieścia lat później, w 1988 roku, MZK wydrukowały dokładną informację o cenach biletów. Umieszczono ją w pojazdach, a dowcipni pisarze na dole dopisywali: a ile za psa? Na pytanie próbował znaleźć odpowiedź popularny „Expresiak": „W punkcie skarg i wniosków MZK powiedziano nam, że psy pominięto, bo są traktowane jak bagaż. Przewóz psa kosztuje tyle samo co transport walizy czy pudła z telewizorem. Ale tylko dużego psa.

Każdy maluch – jamnik, ratlerek czy pekińczyk, który podróżuje w objęciach właściciela jedzie za darmo. Dog czy wilczur, czyli psy, które nie mieszczą się na rękach muszą mieć bilet normalny. ■

tekst: Włodzimierz Winek

Powyższy tekst pochodzi z wydanej niedawno książki „Publika i oficjaliści warsiawskich tarm i busów".

---

1. Gazeta codzienna „Nowiny codzienne" nr 177 z 29 czerwca 1934 roku, art. "Echa miejskie".
2. Bilet na Adolfa – miał kilka nazw i określeń. Był to najczęściej bilet jednorazowy wykupowany u konduktora a przy wysiadaniu oddawany konduktorowi, który to sprzedawał go po raz drugi, trzeci czy piąty kolejnemu pasażerowi. W okresie okupacji była to cicha pomoc mieszkańców Warszawy bardzo źle zarabiającym warszawskim tramwajarzom. Był to także pewien akt małego sabotażu i uszczuplanie zysków niemieckim właścicielom warszawskich tramwajów.
3. Dziennik Urzędowy Rady Narodowej m. st. Warszawy nr 1 z 28 stycznia 1958 roku – Uchwała Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy z 30 grudnia 1957 roku w sprawie zatwierdzenia nowych przepisów porządkowych dla osób korzystających ze środków komunikacji komunalnej.
4. Express Wieczorny nr 157 z 2 lipca 1968 roku, art. „W tramwajach inaczej niż w autobusach".


8222
6


zakochaj się
w Warszawie